



ÖPNV-TAXI

Info-Flyer für Behörden

Das Konzept des ÖPNV-Taxis setzt sich in immer mehr Städten und Landkreisen in Deutschland durch. Doch was genau ist dieses Konzept? Was sind die Vorteile gegenüber anderen Formen des Bedarfsverkehrs, und wie kann es eingeführt werden? Das sind Fragen, mit denen sich viele Behörden beschäftigen.

Konkret wird in diesem Flyer u.a. darauf eingegangen, warum das ÖPNV-Taxi preiswerter ist als andere Varianten des On-Demand-Verkehrs, dass z.B. die technischen Herausforderungen bereits gelöst sind und dass, anders als üblich ist bei anderen Formen des ÖPNVs, keine EU-weiten Ausschreibung erforderlich ist.

Zu guter Letzt finden Sie auf der letzten Seite Informationen über TAXIplus, unser

exklusives Behördenportal, auf dem Sie viele weiterführende Informationen finden können.

Dieser Info-Flyer ist wie folgt aufgebaut:

1. **Das ÖPNV-Taxi einfach erklärt**
2. **Mehr mit weniger**
3. **Die Technologie ist vorhanden**
4. **Ausschreibung? Nicht notwendig!**
5. **In acht Schritten zum ÖPNV-Taxi**
6. **TAXIplus**

Michael Oppermann
Geschäftsführer



Bundesverband
Taxi und Mietwagen e.V.



1

Was genau ist das ÖPNV-Taxi?

Das ÖPNV-Taxi ist ein Konzept, das es ermöglicht, Taxi- und Mietwagenflotten als flexible Ergänzung zum regulären Bus- und Bahnverkehr einzusetzen. Es schließt Lücken in der Flächenbedienung, indem es den Fahrgästen ermöglicht, über eine digitale Dispositionszentrale Fahrten zu buchen, wenn der reguläre Linienverkehr keine passende Verbindung bietet. Das ÖPNV-Taxi ist keine neue Verkehrsart, sondern herkömmlicher Gelegenheitsverkehr mit Taxen nach § 47 PBefG.

ÖPNV-Taxi: Da, wenn kein Anderer fährt

Wie das funktioniert: Alle Taxis eines Landkreises oder einer Stadt stehen über eine zentrale Dispositionssoftware zur Verfügung. Diese prüft bei jeder Buchung, ob eine zumutbare Linienverbindung besteht, bevor ein Taxi entsendet wird. Fahrgäste können Fahrten digital oder telefonisch buchen. Das Dispositionsprogramm weist die Aufträge den freien Taxis zu. Vorbestellungen sind möglich und oft die bevorzugte Buchungsart.

Die Fahrgäste zahlen den regulären ÖPNV-Tarif plus einen Komfortzuschlag. Taxiunternehmen werden für die Differenz zum regulären Taxitarif durch den ÖPNV-Aufgabenträger kompensiert.

Die Integration des ÖPNV-Taxis als Ergänzung zum klassischen ÖPNV bietet eine innovative und effiziente Lösung zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum, aber auch in Großstädten oder urbanen Räumen.



2

Mehr mit weniger

Eine Win-Win-Situation für die Kasse

Die Zeiten für den öffentlichen Verkehr sind derzeit schwierig. Die Einnahmen schwinden und sowohl auf Bundes-, Landes-, als auch auf kommunaler Ebene stehen weniger Mittel zur Förderung des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung. Deshalb ist es wichtig, das verbleibende Geld so effizient wie möglich auszugeben, damit die viel versprochene „Mobilitätsgarantie“ eingehalten werden kann.

Teure Parallelflotte? Nicht notwendig

Es hat in der Vergangenheit viele Versuche gegeben, das Mobilitätsangebot im ländlichen Raum zu verbessern, durch zum Beispiel On-Demand-Verkehre. Um dies umzusetzen, wurden oft neue, teure Fahrzeuge angeschafft, die dann 90 %

der Zeit im Stillstand waren. Diese Probleme vermeidet man, indem man statt einer sogenannten Parallelflotte die bereits bestehende Taxiflotte nutzt. Außerdienstliche ÖPNV-Taxifahrzeuge können als normale Taxis eingesetzt werden, Außerdem ist dann der Taxiunternehmer für das Beförderungspersonal und die Wartung der Fahrzeuge zuständig, nicht die lokale Verwaltung.

Durch die Kombination des On-Demand-Charakters von Taxis mit dem ÖPNV entsteht eine flexible Form der Personenbeförderung, die sowohl für die Kommune als auch für den Fahrgast bezahlbar ist.

Einnahmen statt Ausgaben

Außerdem kann ein paralleles On-Demand-System, das durch das ÖPNV-Taxi ersetzt wird, statt Geld zu kosten, auch Geld einbringen. Während allgemein vom Taxi-Sterben gesprochen wird, weil immer mehr Taxibetriebe, vor allem im ländlichen Raum, aufgeben, sehen wir in den Landkreisen, in denen das ÖPNV-Taxi bereits eingesetzt wird, dass tatsächlich mehr Taxiunternehmen ihre Türen öffnen und wieder Fahrer vor Ort einstellen. ÖPNV-Taxi ist eine Win-Win-Win, wenn es um die Finanzen geht.



3

Das Lehrgeld ist bezahlt: Die Technologie ist da!

Da das ÖPNV-Taxi kein neues Konzept ist, sollte das Rad nicht neu erfunden werden. Apps, wie sie zum Beispiel für das ÖPNV-Taxi im baden-württembergischen Freudenstadt entwickelt wurden, können als Muster für andere Projekte genutzt werden, so dass Fehler, Bugs und Kinderkrankheiten, die andernorts bereits überwunden wurden, nicht noch einmal durchgespielt werden müssen.

Was die Technik betrifft, so haben die innovativen Kreise, die auf diesem Gebiet Pionierarbeit geleistet haben, das Lehrgeld bereits bezahlt. Der Rest der Republik sollte nun davon profitieren. Für weniger technikaffine Menschen oder für Personen, die z. B. aufgrund einer Behinderung kein Mobiltelefon benutzen können, sollte es auch die Möglichkeit geben, eine Fahrt per Telefon zu buchen.

„Das ÖPNV-Taxi ergänzt das Fahrtangebot von Bus und Bahn. Dabei gilt eine bisher im Land einmalige Regel: Fahrgäste, deren Fahrtwunsch nicht innerhalb einer Stunde durch eine reguläre Bus- oder Bahnverbindung bedient wird, können ein ÖPNV-Taxi über die App-Lösung „mobilERleben FDS“ zu sehr günstigen Fahrpreisen bestellen..“

Oliver Valha - Leiter Stabsstelle "Mobilität und Nachhaltigkeit" beim Landratsamt Freudenstadt



4

Ausschreibung?

Nicht notwendig!

Für das ÖPNV-Taxi besteht keine Ausschreibungspflicht gemäß Vergaberecht. Die Aufgabenträger können den ÖPNV auch über das Instrument der „allgemeinen Vorschrift“ nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 finanzieren. Bei diesem Weg wird vom Aufgabenträger gegenüber den Marktunternehmen eine „gemeinwirtschaftliche Tarifverpflichtung“ ausgesprochen. Die Unternehmen müssen aus Gemeinwohlgründen den Fahrgästen einen rabattierten Tarif anbieten und das hieraus entstehende Defizit muss der Aufgabenträger ausgleichen. Sonst vertragliche Regelungen sind nicht erlaubt.

„Das ÖPNV-Taxi wird über eine allgemeine Vorschrift nach Art. 3 Abs. 2 VO 1370/2007 vom Aufgabenträger finanziert, also nicht über einen grundsätzlich ausschreibungspflichtigen Verkehrsvertrag. Der eigenwirtschaftliche Behördentarif des § 51 Abs. 1 PBefG wird mit der Vorgabe versehen, dass die Fahrgäste im ÖPNV-Taxi nur den ÖPNV-Tarif zahlen müssen.“

Dr. Hubertus Baumeister - BBG und Partner

Die Unternehmen bleiben somit trotz einer Finanzierung des Staats in ihrem sonstigen unternehmerischen Handeln frei. Aus § 8 Abs. 4 Satz 1 und 2 PBefG folgt, dass Unternehmen, die über eine allgemeine



Vorschrift zur Anwendung eines rabattierten Tarifs verpflichtet werden, mangels Verkehrsvertrag („öffentlicher Dienstleistungsauftrag“) nicht dem Vergaberecht und damit der grundsätzlichen Ausschreibungspflicht unterliegen.

Sie können direkt loslegen

Fazit: im Gegensatz zu anderen Formen des öffentlichen Verkehrs erfordert das ÖPNV-Modell keine EU-weite Ausschreibung zur Beschaffung der Betriebsleistungen. Die Kommunen können direkt mit Taxiunternehmen aus der Region zusammenarbeiten, die mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut sind und oft auch einheimische Mitarbeiter einstellen. Auf der nächsten Seite finden Sie eine Übersicht über alle dafür erforderlichen Schritte.

5

In acht Schritten zum ÖPNV-Taxi in Ihrem Kreis

Das ÖPNV-Taxi in Ihrem Kreis in Gang zu bringen, kann eine Herausforderung darstellen. Im Folgenden finden Sie einen Überblick darüber, welche Schritte in der Regel für den Start erforderlich sind.

1. Informelle Gespräche

Lokale Politik, Behörden und Taxibetreiber müssen erst miteinander über ihre Vorstellungen und Erwartungen sprechen.

2. Prüfung Förderkulisse

Aktuell ist das Modell ÖPNV-Taxi in einigen Bundesländern ausdrücklich förderfähig.

3. Politische Beschlussfassung

Die Politik muss nach den vorgelagerten Prüfschritten die Verwaltung damit beauftragen, das Modell „ÖPNV-Taxi“ umzusetzen.

4. Beauftragung Berater; Beschaffung / Anpassung der Software

Wenn die politischen Beschlüsse vorliegen, müssen Berater beauftragt werden, das Modell rechtlich, ökonomisch und verkehrlich umzusetzen. Es muss gemeinsam ein ÖPNV-Fahrpreis-Tarifmodell ausgearbeitet werden, welches das Modell wirtschaftlich nachhaltig macht (z.B. sozialabhängige Zuschläge).

5. Beschaffung und Anpassung der Software

Es muss eine Dispositionssoftware beschafft bzw. eine bereits bestehende Software angepasst werden, die den Anforderungen des Modells entspricht.

6. Abstimmung mit Genehmigungsbehörde

Mit der Genehmigungsbehörde ist abzustimmen, dass die taxirechtlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um ein Modell umzusetzen (Kontingentierung von Taxigenehmigungen, Aktualisierung Taxitarifordnung etc.).

7. Entwurf der Sondervereinbarung; Klärung offener Fragen

Es ist eine Sondervereinbarung zu entwerfen, die den Anforderungen des Modells entspricht.

8. Probetrieb und Betriebsstart ÖPNV-Taxi

Der Softwareanbieter und die Berater werden den Taxiunternehmen zur Verfügung stehen, um eine reibungsfreie Umsetzung zu gewährleisten.



Exklusiv für Behörden: Zugang zu TAXIplus

Mit diesem Flyer möchten wir Ihnen das Konzept des ÖPNV-Taxis vorstellen. Wenn Sie neugierig geworden sind und mehr erfahren möchten, können Sie sich kostenlos für TAXIplus anmelden.

TAXIplus ist das Intranet des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen. Hier können Sie u.a. wichtige Dokumente, Rechtsgutachten, Präsentationen von Veranstaltungen, Ansprechpartner aus dem Gewerbe sowie unseren Behörden-Newsletter **Stadt - Land - Taxi** finden. Dieses Angebot richtet sich gezielt an Behördenvertreter*innen.

Sollten Sie dennoch Fragen haben oder sogar schon mit dem ÖPNV-Taxi in Ihrer Region loslegen wollen, helfen Ihnen unsere Ansprechpartner vor Ort gerne weiter.

Sie können sich [hier](#) kostenlos registrieren.



Herausgeber:

Bundesverband Taxi
und Mietwagen e.V.

Alte Leipziger Straße 6
10117 Berlin

Geschäftsführer:
Michael Oppermann

Stand 10/2024



Bildrechte:

- Seite 2: Unsplash
- Seite 3: Unsplash
- Seite 4: Landratsamt
Freudenstadt/Maike Kroll
- Seite 7: Volkswagen GmbH